

# تجارة البصرة الداخلية

والعوامل المؤثرة فيها  
خلال القرن السادس عشر

---

د . طارق نافع الدحاني

---

## ١ - الأوضاع السياسية العامة في البصرة وأثرها على التجارة خلال القرن السادس عشر .

لعبت البصرة منذ بداية تأسيسها في العهود الإسلامية الأولى ، وحتى مطلع العصور الحديثة ، دوراً مهماً في تجارة العراق الداخلية ، كأهميتها في التجارة الخارجية . وهي وإن شهدت فترات من الركود والتخلف ، بسبب إهمالها دون المراكز الأخرى أثناء الحكم الأيلخاني والتركماني . إلا أنها مع ذلك لم تفقد أهميتها التجارية تماماً ، لكونها نقطة الانصال التجاري الرئيس مع العالم الخارجي من ناحية ، ولأنها حلقة ارتباط مع الأقسام الداخلية في العراق والمناطق المجاورة من ناحية أخرى .

وقد زاد الموقع الجديد الذي احتلته البصرة قريباً من شط العرب في بداية القرن السادس عشر من أهمية المدينة التجارية<sup>(١)</sup> : إذ أصبحت من أبرز المحطات للتجارة الشرقية على رأس الخليج العربي . وكان هذا الموقع كفيلاً بأن يجذب إلى المدينة جانباً لا يستهان به من تلك التجارة<sup>(٢)</sup> . إلا أنها منذ وصول البرتغاليين إلى الهند ودخولهم الخليج العربي أوائل القرن السادس عشر ، بدأت البصرة تتأخر شيئاً فشيئاً ، ولم تتمكن من بلوغ الرقي الذي كانت نصيب إليه في موضعها الجديد . طالما أن سياسة البرتغاليين الرئيسية في الشرق كانت تهدف إلى تحويل التجارة وسد المواصلات البحرية عن كل الموانئ الواقعة على سواحل البحر الأحمر والخليج العربي ، ومن بينها البصرة<sup>(٣)</sup> .

ومن الناحية الأخرى فقد كان لظروف عدم الاستقرار التي مرت بها البصرة سواء أكان ذلك في المدينة نفسها ، أم في طرق المواصلات النهرية التي تربط المدينة بالمناطق العراقية ، أو بالطرق البرية التي توفر لها اتصالاً بأقاليمها ، أثرها الواضح في رسم الصورة العامة لتجارة البصرة الداخلية خلال القرن السادس عشر .

وفي خلال الفترة « موضوع البحث » حدثت تطورات كثيرة في المنطقة تركت لدى الأخرى آثارها على الأوضاع السياسية والاقتصادية فيها . فوصول البرتغاليين إلى الخليج العربي قد نسب في تقدم العثمانيين إلى بلاد الشام ومصر والحجاز ، وقضائهم على الحكم الصفوي في العراق ، ولوسيع دائرة نفوذهم إلى البصرة والخليج .

وكانت السياسة التجارية التي اتبعها العثمانيون في هذه الفترة تقوم على استعادة السيطرة على طرق التجارة التقليدية عبر البحر الأحمر والخليج العربي والاستفادة من الضرائب المفروضة على التجارة الشرقية عبر هذه المنافذ ، باعتبارها تشكل مورداً أساسياً من موارد الخزانة العثمانية<sup>(٤)</sup> .

بين الوسائط التي انبعتها في ذلك أن هاجمت القوافل النهرية المارة من وإلى البصرة على طول نهري دجلة والفرات<sup>(١٧٦)</sup>، واستمرت هذه الحالة معظم القرن السادس عشر<sup>(١٧٧)</sup>. وعلى الرغم من محاولة العثمانيين حماية السفن والقوافل في تلك الهجمات عن طريق بناء الفلّاح في أماكن معينة، إلا أنها مع ذلك لم تشهد مثل هذه الحالة تماماً<sup>(١٧٨)</sup>.

## ٢ - تجارة البصرة الداخلية : طبيعتها ومراكز نشاطها .

لا نقل تجارة البصرة الداخلية أهمية عن تجارتها الخارجية . وإذا ما كانت الأخيرة قد أصابها بعض الركود بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وعبئة البرنغاليين على الخليج العربي ومحاولتهم منع أية سفينة عربية من ممارسة التجارة فيه دون إذن رسمي منهم . إلا أن تجارة المرور عبر البصرة استمرت من دون نسيء ؛ بل يمكن القول بأنها كانت حلقة وصل بين حلب ودمشق من جهة وبين الخليج العربي من جهة أخرى<sup>(١٧٩)</sup>. وفي الوقت نفسه فقد كان هناك تبادل تجاري تنشط في المنتجات المحلية : سواء بين المدينة والريف ، أو بين البصرة والمدن العراقية الأخرى . ولعل خير ما يصور لنا هذا النشاط هو ما تركه لنا الرحالة الأوروبيون الذين زاروا البصرة في نهاية القرن السادس عشر في روايات تفصيلية . فهذا نيوبيري John Newbery الذي مر بالمدينة في عام ١٥٨٣م يشير إلى « أن في البصرة مخازن كبيرة للقمح والرز والتمور . وهي تؤمن بغداد وكل الأقطار الأخرى مثل هرمز وكل أجزاء الهند »<sup>(١٨٠)</sup>. وهذا يدل على وفرة المنتجات الزراعية التي كانت تسد الحاجة المحلية . إضافة إلى وجود فائض منها للتجار به مع المناطق الأخرى . وبخاصة بغداد . وعند دراستنا لهذه النشاطات فقد اعتمدنا على دفاتر الطابو العثمانية . وبالذات على ترجمة مانتران Mantran<sup>(١٨١)</sup> . تلك الوثائق . التي تناولت الربع الثالث من القرن السادس عشر . إضافة إلى مشاهدات وملاحظات الرحالة الأوروبيين في الفترة المذكورة وما بعدها . وعلى الرغم من أن هذه الوثائق تتعلق أساساً بالضرائب ومقدارها في ولاية البصرة . إلا أنها من الناحية الأخرى تزودنا بمعلومات قيمة جداً عن طبيعة التجارة والتفل ما بين البصرة والمناطق التابعة لها أو ما يعرف بإقليم المدينة . وبينها وبين المدن المختلفة . خصوصاً بغداد<sup>(١٨٢)</sup>.

فمن الناحية الأولى نجد أن التجارة الداخلية مع الفائض من منتوج منطقة أخرى . أو مع بضائع مركز المدينة ومنتوجاتها المختلفة . وما يقد إليها من سلع البلاد الخارجية<sup>(١٨٣)</sup> وفي الغالب كان سوق المدينة ولا يزال هو الجامع لمنتجات المناطق المختلفة . وبواسطته تجري عمليات التبادل سواء عن طريق البيع والشراء أو عن طريق المقايضة<sup>(١٨٤)</sup>. وكانت أهم البضائع التي يتم جلبها إلى سوق

المدينة من المناطق والقرى التابعة للبصرة Rural areas هي المنتجات الزراعية والحيوانية كالحبوب والخضروات والأسماك واللبن والجبن والسمن وجليد الحيوانات وصوفها إضافة إلى المواشي نفسها<sup>(٢١)</sup>. إن السلع التي كان يتم مبادلتها ما بين البصرة والمناطق الواقعة ضمن حدود هذه الولاية مثل لواء زكية وفغان ومقاطعة الجزائر هي الفلفل والنوابل والسكر والملابس والعقاقير والصابون ومواد صناعية أخرى<sup>(٢٢)</sup>.

ويبدو من المعلومات المتوفرة من الوثائق العثمانية : أن هناك عدداً من الأسواق المحلية . حيث كانت تجري معظم المبادلات التجارية الداخلية للبصرة فيها<sup>(٢٣)</sup> . ويظهر لنا أيضاً بأن هناك أسواقاً أسبوعية تتم فيها مبادلة المنتجات الزراعية مع منتجات المدينة نفسها . وكان يجتمع يوم معين في الأسبوع ضرورة لئلا هذه التجارة فرضها عدم تمكن الفلاح من المجيء يومياً إلى المدينة إضافة إلى أنها تضمن للفلاح القادم من الريف وجود أشخاص مستعدين لشراء ما بحوزته<sup>(٢٤)</sup> . ويضاف إلى تلك الأسواق المحلية الأسبوعية أسواق موسمية<sup>(٢٥)</sup> . سنوية ونصف سنوية . عرض فيها عادة واردات الإقليم المختلفة . من زراعية وحرفية . وممارس التجارة في هذه الأسواق الصناعات أو المنتجون أنفسهم في الغالب<sup>(٢٦)</sup> .

ومن الناحية الأخرى فقد كانت هناك تجارة مستمرة بين البصرة والمدن العراقية المختلفة . وبخاصة بغداد : إلا حتماً يحدث ما يعيق هذه التجارة من انعدام الأمن في الطرق التي تسير فيها البضائع التجارية . أو ما يحدث من اضطرابات سياسية أخرى . وفي هذه التجارة احتلت البصرة مكانة مهمة خلال القرن السادس عشر . باعتبارها المخرج البحري الوحيد للبضائع والسلع المسنودة من الهند والشرق الأقصى . التي كانت البلاد بحاجة إليها في ذلك الوقت . وهنا تقوم هذه المدينة بتصدير البضائع والسلع التي ترد إليها إلى بغداد والمدن الأخرى<sup>(٢٧)</sup> . إن السلع والبضائع التي كان يجري الاتجار بها ما بين البصرة وبغداد كانت تتضمن كل أنواع المنتجات والمصنوعات الهندية . والتي جلبت بشكل رئيسي من كلكتا وسواحل الملابار مثل الفلفل والنوابل والملابس وسائر الأقمشة<sup>(٢٨)</sup> . ولعل المعلومات القيمة والوصف الدقيق الذي أورده لنا الرحالة الهولندي ليونهارت راوولف . تظهر لنا طبيعة وحجم الحركة التجارية بين هاتين المنطقتين . فهو يقول :

« حينما كنت في بغداد في اليوم الثاني من كانون الأول عام ١٥٧٤ . فقد وصلت إليها لحس وعشرون سفينة موسفة بالأقاربه والعقاقير الثمينة من الهند بطريق هرمز إلى البصرة ... وفي البصرة أفرغت هذه السفن بضائعها في سفن صغيرة فنقلتها هذه السفن إلى بغداد . حيث استغرقت السفرة حوالي أربعين يوماً »<sup>(٢٩)</sup>

أما الصادرات الرئيسية من بغداد إلى البصرة . فقد كانت الخيول والأصواف<sup>(٣٠)</sup> . وعلى الرغم من أن تجارة البصرة الداخلية ظلت نشطة إلى حد كبير خلال القرن السادس

عشر . فقد كانت تعرفها عوامل عدة . فالفقر العام الذى لحق بالسكان من جراء تحول طرق التجارة العالمية عن المنطقة . أدى إلى انحطاط مستوى معيشتهم . وبالتالي ضعف التبادل التجارى هناك<sup>(٢٤)</sup> . يضاف إلى ذلك وسائل النقل والمواصلات . فان كلا من وسائل النقل البرى والنهرى . خلال الفترة موضوع البحث . لم تشهد الا تقدماً ضئيلاً . وقد استمرت حركة نقل البضائع تجرى بوسائل وطرق أولية جداً . سواء أكانت عن طريق الحيوانات كالجبال والبغال والحمير أو عن طريق سفن بدائية تماماً . يضطر معها التاجر في كثير من الأحيان إلى تحويل سلعة من سفينة إلى أخرى . تلك السلع التى لم تكن تخرج أو تغلف . لذا كانت معرضة دوماً للتلف<sup>(٢٥)</sup> . كما أن التهديدات المستمرة التى تعرضت لها التجارة الداخلية من قبل قطاع الطرق واللصوص الذين كانوا يرايطون على شواطئ دجلة والفرات وفى مفترقات الطرق بحثاً عن السفن أو القوافل المحملة بالسلع التجارية للإغارة عليها ونهبها . لم تكن تؤدى إلى خسائر شخصية فحسب . وإنما كانت تسبب هبوطاً فى النشاط التجارى أيضاً . حيث أن التجار . ومنهم الرحالة الأوروبيون . كانوا يفضلون الترتب أياً ما وأسابع حتى يجدوا فافلة كبيرة مستعدة للسفر المشترك وذلك سعياً وراء الأمن الذى يوفره السفر الجماعى<sup>(٢٦)</sup> . وإذا ما كان تأخر وسائل النقل والانصال . وعدم استتباب الأمن على الطرق التجارية عوامل هامة فى ضعف النشاط التجارى وفى نهبه خلال القرن السادس عشر ؛ فإنه يجب ألا تنسى أن الضرائب المفروضة على الاستيراد والتصدير والبيع والشراء لم تكن أقل أهمية فى عرقله ذلك النشاط . فالضرائب عديدة ومفروضة على كل ما يمكن أن يباع فى الأسواق . ورسم الكرمك يؤخذ على كل ما يؤتى به من خارج المدينة لا على البضائع الواردة من الخارج فقط . بل هناك رسوم على بيع اللحوم والخضروات والفواكه . نجدتها بكثرة فى الوثائق العثمانية<sup>(٢٧)</sup> . فقد كانت هناك رسوم على العديد من المنتجات المحلية والمواد الغذائية المباعة فى الأسواق والتى يستهلكها الأهالى فى البصرة ؛ سواء عند دخولها أبواب المدينة ( رسم العبور ) أو فى السوق نفسه ( ضريبة الاحنساب ) . فعلى سبيل المثال كانت الرسوم المفروضة على كل رأس غنم عند دخوله البصرة هى أفجيني ( وهى عملة فضية عثمانية ) . وقد أدى هذا الرسم الى فلة اللحوم الموجودة فى المدينة . فتذمر الناس من ذلك . مما اضطر والى البصرة قباد باشا ( ١٥٥١/٩٥٨م ) إلى إصدار أمر بتخفيض الرسم إلى أفجة واحدة عن كل رأس غنم<sup>(٢٨)</sup> . ويمكن أن يقال الأمر نفسه بالنسبة للمحاصيل الزراعية كالتمار والبصل والحبوب والحمضيات والتمور التى فرضت عليها نسب معينة من الرسوم عند دخولها أبواب المدينة وعند بيعها فى السوق<sup>(٢٩)</sup> . والمهم فى الأمر أن هذه الرسوم قد أدت فى الغالب إلى ارتفاع أسعار السلع المحلية . خصوصاً وأنها كانت معرضة لتلاعب الجباة . الذين استخدموا أساليب ووسائل مختلفة لجمعها . ولهذا السبب بالذات أصدر الحكام العثمانيون الأوامر إلى المسئولين العثمانيين فى البصرة عام ١٥٧٤/٩٨٢م بضرورة عدم التلاعب فى فرض الضرائب

والرسوم على المواد التجارية الواردة إلى المدينة<sup>(٢٧)</sup> .

ومادما بصدد الحديث عن تجارة البصرة الداخلية ، لابد من التعرف على طرق التجارة الداخلية ، باعتبارها الوسطة التي انتقلت عبرها هذه التجارة ، وعلى الوسائل التي استخدمت في نقلها . فمن المعروف أن الطرق التجارية الداخلية في العراق تنقسم إلى برية ونهرية . فالبرية منها - من دون شك - استعملت لنقل السلع والمنتجات المحلية ما بين البصرة والمناطق التابعة لها . وماعدا ذلك لا نجد الا ذكراً قليلاً لاستخدام الطرق البرية ما بين البصرة وبغداد ، باستثناء اتخذها لأغراض عسكرية وليست تجارية<sup>(٢٨)</sup> . ولهذا السبب بالذات ، فقد أصبحت التجارة الداخلية البرية أقل أهمية من التجارة النهرية والبحرية .

أما الطرق النهرية فقد كان لها أهمية كبيرة في التجارة الداخلية ، إضافة إلى انها كانت تساهم في تسهيل التجارة الخارجية . وأهم هذه الطرق طريق البصرة - بغداد النهرى<sup>(٢٩)</sup> . ونأني أهمية الطرق النهرية لانعدام الطرق البرية المضمونة بين البصرة وبغداد من جهة ، ولكون أن هذه الطريق هي حلقة وصل بين ميناء البصرة ، الذي يعتبر المنفذ الرئيسى للتجارة الخارجية ، وبين المناطق الداخلية في العراق التي تعتمد على البصرة في تزويدها ببعض السلع والبضائع الواردة إليها من أقطار الخليج العربى والهند والأقطار المجاورة من جهة أخرى<sup>(٣٠)</sup> . أما السفن التي استخدمت في عمليات نقل البضائع التجارية عبر نهر دجلة بين بغداد والبصرة فكانت معظمها سفنا شراعية مصنوعة بطريقة بدائية ومطلية بمقادير كبيرة من القار . الذى كان متوفراً بكميات كبيرة في هيت وعبونها ؛ وأهم تلك السفن هي المراكب ذات الأشعة المعروفة بـ Barics والدائق والدوا<sup>(٣١)</sup> .

وتستغرق السفرة في هذه السفن من بغداد إلى البصرة ثمانية عشر يوماً عندما يكون منسوب المياه في نهر دجلة منخفضاً . إلا أنها قد تستغرق سبعة أيام أو أقل من ذلك بقليل . عندما يكون منسوب المياه عالياً<sup>(٣٢)</sup> أما رحلة العودة ، عندما تكون السفن محملة بالسلع التجارية . فقد كانت صعبة جداً ، وذلك لأن السفن كانت تسحب إلى أعلى النهر . بحبال طويلة بقوة الرجال وكانت تستغرق أربعة وأربعين يوماً أو ستين يوماً للوصول من البصرة إلى بغداد<sup>(٣٣)</sup> .

ومع صعوبة النقل والمواصلات ، ورغم الظروف الصعبة والعقبات التي كانت تواجهها تجارة البصرة الداخلية ، فقد ظلت قائمة ونشطة طوال القرن السادس عشر . وليس أدل على ذلك من استمرار حركة النقل والتبادل التجارى بين البصرة وأقاليمها من جهة ، وبينها وبين المدن العراقية الأخرى والعالم الخارجى من جهة أخرى والذي أسفر عن استعادة البصرة لمركزها التجارى بعد الضمور الذى شهدته في تجارنها الداخلية والخارجية خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ، حين احتكر البرتغاليون التجارة في الخليج العربى .

## ● مصادر البحث ●

### ١ - الوثائق غير المنشورة :

- إجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ (١٥٧٤/١٨٢) ، مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٤ .  
فصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/١٥٩) ، مكتبة الدراسات العليا كلية الآداب ، جامعة بغداد ، برقم ١٢٥٦ .

### ٢ - المصادر العربية :

- اوزبران ، صالح ، الانراك العثمانيون والبرنغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤ - ١٥٨١ ، ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجي ( بغداد ، ١٩٧٩ ) .  
نافرنيه ، جون بانيس ، العراق في القرن السابع عشر ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ( بغداد ، ١٩٤٤ ) .  
جب ، هاملتون ، وبون ، هارولد ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى ( القاهرة ، ١٩٧١ ) .  
جميل ، مظفر حسين ، سياسة العراق التجارية ( القاهرة ، ١٩٤٩ ) .  
الحمداني ، د . طارق نافع ، « تجارة البصرة الخارجية ودورها في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر » ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد الرابع والثلاثون ، السنة التاسعة ( أبريل ، ١٩٧٣ ) ص ص ٦٣ - ٧٢ .  
« « « ، النقل النهري ووسائله في العراق إبان القرنين السادس والسابع عشر : دراسة تاريخية » ، مجلة المجمع العلمي العراقي ( تحت الطبع ) .  
الدجيلي ، كاظم ، السفن في انهار العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة الثانية ، الجزء الثالث ( ايلول ، ١٩١٢ ) ص ص ٩٧ - ١٠٢ .  
الصيرفي ، نوال حمزة يوسف ، النفوذ البرنغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي ( الرياض ، ١٩٨٣ ) .

- العزاوي ، عباس ، تاريخ الضرائب العراقية ( بغداد ، ١٩٥٨ ) .
- فهسي ، د . نعيم زكي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ( القاهرة ، ١٩٧٣ ) .
- الفهوانى ، حسين محمد ، تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٣٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة ( بغداد ، ١٩٧٥ ) .
- لونكريل ، ستيفن هيمسلي ، أربعة قرون في تاريخ العراق الحديث ، ترجمة جعفر خياط ( بيروت ، ١٩٤٩ ) .
- ليونهارت راوولف ، رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ ، ترجمة سليم طه التكريتي ( بغداد ، ١٩٧٨ ) .
- مراد ، خليل علي ، تاريخ العراق الادارى والاقتصادي ١٦٣٨ - ١٧٥٠ ، رسالة ماجستير غير منشورة ( بغداد ، ١٩٧٥ ) .





## • المراجع •

- (١) للتفاصيل عن التحول الذي طرأ على موقع مدينة البصرة يراجع بحث المؤلف الموسوم : تجارة البصرة الخارجى ودورها فى الخليج العربى خلال القرن السادس عشر . مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربى . العدد الرابع والثلاثون السنة التاسعة ( ابريل ١٩٨٣ ) ص ٦٣ .
- (٢) د . نعم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ( القاهرة ١٩٧٢ ) ص ١٢٢
- (٣) نوال حمز يوسف الصيرفى . النفوذ البرتغالى فى الخليج العربى فى القرن العاشر الهجرى / السادس عشر الميلادى ( الرياض ١٩٨٣ ) ص ص ١١٧ - ١٨
- Haïl Inalick, \* The ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy \* (1) in : Studies in the economic history of the Middle East from the rise of Islam to the present time, ed. by M.A cook ( London, 1970 ), P. 212.
- (٥) الصيرفى . المصدر السابق . ص ص ١٦٨ - ٩ .
- Andrew C. Hoss, \* The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic discoveries, 1453 - 1525 \*, American Historical Review, Vol. LXXV ( Dec. 1970 ) PP. 1915 - 16.
- (٧) عباس العراقى . تاريخ الضرائب العراقية ( بغداد . ١٩٥٨ م ) ص ٦٠ . انظر ايضا مظفر حسين جميل . سياست العراق التجارية ( القاهرة . ١٩٦٩ م ) ص ١٣ .
- (٨) رسالة من دوم مانويل دى ليا . حاكم هرمز الى جواد دى كاسترو حاكم الهند . هرمز فى ٢٣ حزيران ١٥٤٧ م . نقله صالح اوزيران . الاتراك العثمانيون والبرتغاليون فى الخليج العربى ١٥٢١ - ١٥٨٩ م . ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجم ( بغداد . ١٩٧٩ ) ملحق رقم (١) . ص ٦٣ .
- (٩) انظر عن ذلك : A. de Fariay Sousa, the Portuguse Asia ; ( trans. ) into English by capt. T. stevens ( London, 1695 ), Vol. 11, P. 49.
- Robert Mantran, \* Reglements Fiscaux Ottomans : La province de Bussora \*, Journal of the Economic and social History of the Orient, x (1967) P. 249.
- (١١) ستيفن هيسل لوتكر بلها . أربعة قرون فى تاريخ العراق الحديث . ترجمة جعفر خطاط ( بيروت . ١٩٦٩ ) ص ٣١ .
- Adde cavve, The travels of Adde cavve in Endin and the New East 1672 to 1664, (١٢) ed ) by sir chareles Fowcett ( London, 1948 ) Vol. 111, P. 847.
- الذى يقول بأن . هؤلاء العرب لم يظهروا رحمة أو هوانة تجاه السفن التركية المارة . لذا ما فسخ لهم المجال بذلك »
- (١٣) انظر جون باتيست نافرتيه . العراق فى القرن السابع عشر . ترجمة هشام فرنسيس وكوركيس عواد ( بغداد . ١٩٦١ ) ص ص ٩٥ - ٦ .
- J. Parry, A history of; the Ottoman Empire to 1630 ( Cambridge, 1976 ), P. 143.

P. Teixeira (1604), *Travels of Pedro Teixeira* (trav), B. w. . لمزيد من التفاصيل تراجع .  
 F. Sincliar and (ed) by D. Ferguson, *streetsgaard, Cawacies, caravans and couparies* ( Denemavix, 1973 ), P. 62, H. Inalicic, *The Ottoman leyday and decline of the Ottoman Empire in : The Cambridge History of Islam* ( Cambridge, 1970 ), Vol. 1, P. 33.

Robert Mantran, *L'Empire Ottoman Et le commerce A siatique aux 160 Et 17e* (١٥) siecles in : *Islam and the trade of Asia* ( ed ), by D.s. Richards ( Oxford, 1970 ), PP. 163 - 4.

انظر ايضا الصيرفي . المصدر السابق . ص ١٦٩

C. R. Beazley ( ed ) 1, *Voyages and travels mainly during the 16th 17th* (١٦) centuries ( west minister, 1903 ), Vol. 1, P. 311.

Mantran, *Reglement Fiscaux Ottomans de Bussora*, PP. 224 - 77. (١٧)

وهذه المقالة تتناول النظم المالية العثمانية في ولاية البصرة في النصف الثاني من القرن السادس عشر

Mantran, op. cit, P. 226. (١٨)

(١٩) هاميلتون جيب وهارولد برون . المجتمع الاسلامي وكلتسرب . ترجمة الدكتور احمد عبد الرحيم مصطفى ( القاهرة . ١٩٧٧ ) ص ١٤٧

(٢٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣١ (١٥٧٤/١٨٢) . مكتبة الدراسات العليا . كلية الآداب . جامعة بغداد . برقم ١٢٥٤ . العلاقات ٨٥ = ٦ : انظر ايضا . 4 - 243 . PP. Mantran, op. cit,

(٢١) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ ورقة ٨٣ . مفصل ولاية البصرة دفتر رقم ٢٨٢ (١٥٥١/١٥٩) . مكتبة الدراسات العليا . كلية الآداب . جامعة بغداد . برقم ١٢٥٦ . ورقة ٥٢٩ : انظر ايضا Matran, op. cit, P. 233, 237, 246.

Mantran, op. cct., P. 237. : ورقة ٨٢ . (٢٢)

(٢٣) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ . ورقة ٨٢ . ٨٥ : انظر ايضا : 238 - 231 . PP. Mantran op. cit, (٢٤) للتفاصيل انظر خليل علي مراد . تاريخ العراق الاداري والاقتصادي ١٦٣٨ - ١٧٥٠ . اطروحة ماجستير غير منشورة ( بغداد . ١٩٧٥ ) ص ٣٧٠ .

(٢٥) هناك وصف لاحد الاسواق الموسمية في مدينة البصرة . أوردته لنا نكسيرا الذي زار المدينة عام ١٦٠٤ . وشارفبه الى المنتجات المختلفة التي كانت تعرض في ذلك السوق وعملية بيعها وشراؤها

Teixeira, op. cit, P. 34

(٢٦) جيب وبدون . المصدر السابق . ص ١٤٧ . انظر ايضا مير بصري . مباحث في الاقتصاد العراقي ( بغداد . ١٩٤٨ ) ص ٩٤

Mantran, *L'Empire Ottoman Et le commerce Asiatique*, PP. 173 - 4. (٢٧)

(٢٨) سعاد هاديّة العمري . بغداد كما وصلها السواح الاجانب في القرون الخمسة الاخيرة ( بغداد . ١٩٥٤ ) ص ١٨  
 (٢٩) ليونهارت راوولف . رحلة الشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤ . ترجمة سليم طه التكريتي ( بغداد . ١٩٧٨ ) ص ١٧٦

(٣٠) اجمال ولاية البصرة دفتر رقم ٥٣٤ . الورقات ٨٢ = ٣ : انظر ايضا Mantran, *Reglements Fiscaux Ottoman : La Province de Bussora*, P. 229, 246.

G. W. F. Stripling, the Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574 ( Illinois, ( ٣١ )  
urbana, 1942 ), P. 15.

F. Braudel, during the Age of Phillip II ( trans. ) by Sain Reynolds ( ٣٢ )  
في هذا المجال فانه لم تكن هناك طرق تستحق الذكر في العراق . كما لم تستخدم عربات النقل فيه آنذا لافتقاره الى  
الطرق البرية الصالحة لسيرها انظر : جب ويرون . المصدر السابق : ج ٢ ص ١٤٧ ( حاشية ٤ ) . ( London,  
1972 ) Vol. I, p. 184.

( ٣٣ ) للتفاصيل عن صناعة كلسفر في النقل النهري انظر حسين محمد القهواسي . تاريخ العراق بين الاحتلالين  
العثمانيين ١٥٣٤ - ١٦٣٨ . رسالة ماجستير غير منشورة ( بغداد . ١٩٧٥ ) ص ٣٧٨ . جب ويرون . المصدر السابق . ج  
٢ ص ١٤٨ Richard Halcuux, volume three : ١٤٨ The voyages; of John Eldred (1583) in :  
( london, 1962 ), P. 326, الذي ذكر انضمامه الى قافلة مزلفة . من سبعين سفينة شيانا لبضائعه . وذلك في  
طريق عودته من البصرة الى بغداد .

Mantran, op. cit, PP. 228 - 33 انظر ( ٣٤ )

Ibid, P. 247. ( ٣٥ )

Ibid, P. 240. ( ٣٦ )

Ibid, P. 227. ( ٣٧ )

( ٣٨ ) لقد سلك هذا الطريق الشام اسعيل الصفوي وقواته عام ١٥٠٨/١١١٤ وهو في طريقه الى البصرة لمحاربة التتار  
في الاحواز . كما طرده محمد خان . حاكم بغداد . الذي ترك المدينة عند وصول السلطان سليمان القانوني اليها عام  
١٥٣٤/١١٤١ . واخذت القوات العثمانية طريقا للوصول الى ال علبان في منطقة الجزائر .

( ٣٩ ) لقد استخدم هذا الطريق لاغراض عسكرية ايضا . فقد سلكته حملة ايلي باشا عام ١٥٤٦ في طريقها من بغداد  
الى البصرة . وتلك التي قادها اسكندر باشا عام ١٥٦٦ - ١٥٦٧

( ٤٠ ) مراد . المصدر السابق . ص ٣٧٦

( ٤١ ) للكاتب بحث مفصل عن انواع السفن التجارية المستخدمة في انهار العراق بعنوان « النقل النهري ووسائله في  
العراق ايام القرنين السادس عشر والسابع عشر : دراسة تاريخية » . مجلة للمجمع العلمي العراقي ( تحت الطبع ) : انظر  
ايضا كاظم الدجيل . « السفن في انهار العراق » . مجلة لغذاء العرب . السنة الثانية . ج ٣ : ايلول . ١٩٦٢ ) ص ص  
٩٧ - ١٠٢ .

Cesar Frederick, the voyages of... into East india 1563 in : Richard Halcuuyt, ( ٤٢ )  
voyages, Vol. 111 ( London, 1963 ),nHakl. voyages, vol. 111, P. 283.

John Eldred, op. cit, vol. 111, p. 327, Braudel, op. cit, vol I, p. 184, n. 53.( ٤٣ )

